

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Export auto dalla Cina, la carenza di car carrier spinge verso container e navi multipurpose

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 8th, 2026

La sensibile crescita dell'export automobilistico cinese sta mettendo sotto pressione il mercato mondiale delle Pure Car and Truck Carrier (Pctc), costringendo costruttori e operatori logistici a ricorrere sempre più spesso a soluzioni alternative per trasportare le vetture via mare. Se le navi ro-ro dedicate rimangono la soluzione preferibile per efficienza e sicurezza, la scarsità di capacità disponibile sta favorendo l'impiego di container, flat rack e navi multipurpose, aprendo però nuovi interrogativi sul fronte operativo e della sicurezza.

Un approfondimento pubblicato su *World Cargo News* ricorda che la Cina è ormai il principale esportatore mondiale di autoveicoli e la forte espansione delle vendite di auto elettriche ha fatto crescere la domanda di capacità marittima a un ritmo superiore rispetto all'offerta di tonnellaggio specializzato. La conseguenza è una crescente competizione per assicurarsi spazi sulle Pctc e la necessità, per i grandi costruttori, di rafforzare il controllo diretto della propria supply chain.

Le Pure Car and Truck Carrier sono progettate esclusivamente per il trasporto di veicoli, grazie a ponti multipli, rampe dedicate, sistemi di fissaggio specifici e layout che consentono di massimizzare capacità e sicurezza del carico. Proprio per queste caratteristiche continuano a rappresentare lo standard di riferimento per il trasporto marittimo di vetture nuove.

Per ridurre la dipendenza dal mercato dei noli, alcuni costruttori cinesi hanno deciso di investire direttamente nella flotta. Byd ha già introdotto proprie car carrier, mentre Saic Motor ha accelerato lo sviluppo della controllata Anji Logistics, trasformandola in uno dei principali operatori mondiali della logistica automotive.

Saic, tra i maggiori produttori automobilistici della Cina e proprietaria del marchio MG dopo l'acquisizione degli asset di MG Rover nel 2007, ha affiancato agli investimenti in navi dedicate anche il ricorso a container, flat rack e partnership con operatori marittimi specializzati. Una strategia che riflette una tendenza ormai comune tra i grandi costruttori cinesi: integrare sempre più le attività logistiche per ridurre l'esposizione alle oscillazioni del mercato dello shipping.

L'utilizzo di navi multipurpose e container, tuttavia, presenta criticità che non riguardano soltanto l'efficienza operativa. Le Pctc sono infatti dotate di sistemi di ventilazione, impianti antincendio e procedure di carico sviluppati appositamente per il trasporto di automobili, caratteristiche che

diventano ancora più rilevanti nel caso dei veicoli elettrici.

Gli incendi che coinvolgono batterie agli ioni di litio possono infatti evolvere nel fenomeno del *thermal runaway*, una reazione a catena particolarmente difficile da contenere. Per questo motivo il corretto fissaggio dei veicoli, la disponibilità di personale qualificato nei terminal e l'adozione di adeguate procedure di movimentazione assumono un'importanza crescente anche quando le vetture vengono trasportate in container o su unità multipurpose.

Ad oggi non esiste una regolamentazione specifica dell'International Maritime Organization (Imo) dedicata esclusivamente al trasporto marittimo dei veicoli elettrici. Le spedizioni continuano a essere disciplinate dal Codice Imdg per le merci pericolose e dalla Convenzione Solas, che prevedono regole differenti per i veicoli completi rispetto alle batterie al litio trasportate separatamente.

I recenti incendi che hanno interessato le car carrier Felicity Ace nel 2022 e Fremantle Highway nel 2023 hanno però accelerato il confronto internazionale sul tema. L'Imo sta infatti valutando nuove prescrizioni relative ai sistemi di rilevazione e spegnimento degli incendi e alle procedure operative per le navi impiegate nel trasporto dei cosiddetti veicoli a nuova energia.

La forte espansione dell'industria automobilistica cinese sta quindi modificando non solo gli equilibri del mercato delle car carrier, ma anche le strategie logistiche dei costruttori e il quadro regolatorio internazionale. In attesa dell'ingresso in servizio di numerose Pctc (anche il gruppo armatoriale italiano Grimaldi sta facendo la sua parte sul fronte delle nuove costruzioni), il ricorso a soluzioni alternative è destinato a rimanere una componente importante dell'export automotive cinese, con effetti diretti sull'organizzazione dei traffici marittimi globali e sulla pressione verso l'alto dei noli marittimi anche per i trasporti di container.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, July 8th, 2026 at 9:00 am and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.